

Nr 30.

Av herr **Rosén**, *angående skrivelse till Konungen med begäran om utredning beträffande möjligheten att indraga första och någon del av andra klassens personvagnar vid trafik å statens järnvägar.*

Till anskaffande av ny rullande materiel vid statens järnvägar begär järnvägsstyrelsen för 1915 ett belopp av 4,400,000 kronor. Detta anslagskrav har av Kungl. Maj:t nedprutats till 3,900,000 kronor. Dessa medel äro avsedda för, bland annat, anskaffande av ett antal kombinerade 2 och 3 klass personboggievagnar samt ett större antal tvåaxliga 3 klass personvagnar.

I järnvägsstyrelsens berättelse för 1912 inhämtas att antalet resor inom 4 mils rayon till och från Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Jönköping uppgått till i 1 klass 49, i 2 klass 211,567 och i 3 klass 6,728,012 eller tillsammans 6,939,628. Antalet resor i 2 klass å dessa sträckor har således utgjort allenast omkring 3 % av hela antalet.

Beträffande persontrafiken å statens järnvägar i sin helhet finner man att antalet resor i 1 klass uppgått till 0,16 %, i 2 klass 5,86 % och i 3 klass till 92,33 % av hela antalet.

Att 1 och 2 klass begagnas huvudsakligast vid resor å längre sträckor framgår därav, att resornas medellängd utgjort för 1 klass 417,1 km., för 2 klass 146,1 km. och för 3 klass 33,1 km.

Tågens genomsnittliga sammansättning i fråga om personvagnar utgjorde, räknat efter vagnaxelkilometer per tågakilometer:

i snälltåg 1 och 2 klass 14,1, 3 klass 6,5

i persontåg 1 och 2 klass 3,5, 3 klass 6,8

i blandadt tåg 1 och 2 klass 1,8, 3 klass 4,8.

Dessa senare siffror visa att i snälltåg antalet 1 och 2 klass personvagnar varit mer än dubbelt så stort som i 3 klass, att i persontåg antalet

3 klass vagnar varit nära dubbelt så stort som 1 och 2 klass samt att i blandade tåg 3 klass vagnarna varit nära 3 gånger så många som 2 klass.

Av statistiken i fråga kan man icke erhålla en klar översikt av de olika vagnklassernas utnyttjande, men vid en jämförelse av ovannämnda uppgifter bekräftas vad erfarenheten givit vid handen, att 2 klass personvagnar i tåg å korta stäckor i regel komma till mycket ringa användning. Medan 3 klass vagnar ofta äro överfyllda av resande gå 2 klass vagnar nästan tomma. Den högre avgift som av ett fåtal resande erlägges för rätten att få disponera en halv eller hel boggiévagn av 2 klass, som säl-lan eller aldrig är fullt upptagen, kan ingalunda uppväga den kostnad som följer av att i tågen ständigt medföra denna högre vagnklass.

Därest man skall vinna ett bättre ekonomiskt resultat av statsjärnvägarna synes en av de mera framkomliga vägarna vara att söka nedbringa kostnaderna för drift och underhåll. I här påpekade avseende finnes så mycket större anledning till en reform, som det är uppenbart att det ringa fåtalet gynnas på flertalets bekostnad. Det vill synas som om det borde tagas i övervägande, huruvida ej i en hel del persontåg å kortare sträckor och i blandade tåg 2 klass personvagnar kunde utan olägenhet indragas. På järnvägen Stockholm—Saltsjöbaden finnes endast en vagnklass, likaså på banan till Djursholm. Några klagomål häröver hava ej avhörts.

Genom en indragning av 2 klass i en hel del tåg skulle följa ej blott minskade driftkostnader utan även ett nedbringande av utgifterna för nyanskaffning av personvagnar. Utredning om en sådan förändring i sammansättningen av vissa tåg borde företagas innan beställning göres av de nya kombinerade 2 och 3 klass boggiévagnar, vartill anslag av Kungl. Maj:t nu begäres.

Därjämte borde tagas i övervägande huruvida ej 1 klass personvagnar böra helt indragas. Genom en sådan åtgärd bör möjligheten för en resande att ensam disponera en halvkupé icke uteslutas. Den avser blott att förekomma, att ett antal 1 klass kupéer i snälltågen gå tomma medan resande i 2 klass icke kunna erhålla sovplats, vilket ofta inträffar. Resande som vill disponera egen kupé bör givetvis också betala full avgift därför och icke gynnas på sätt som nu sker. Därigenom skulle också snälltågens alltjämt ökade längd och därav följande nyanskaffning av större och starkare lokomotiv kunna i någon mån minskas, till fromma för det ekonomiska utbytet av järnvägsdriften.

På grund härav får jag hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t
anhålla om utredning

dels huruvida och i vilken omfattning 2 klass personvagnar kunna indragas i blandade tåg och person-tåg å kortare sträckor,

dels om möjligheten av indragning av 1 klass personvagnar,

samt hemställa, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm 26 januari 1914.

Gustav Rosén.
